

2. 基本方針2 自転車が快適に走るまち（快適な自転車利用環境の整備）

2-1. 個別方針3 安全で快適な自転車通行空間の整備促進

2-1-1. 施策6 自転車ネットワークの形成に向けた自転車通行空間の整備

目的

歩行者・自転車・自動車とともに安全で快適に通行できる環境の整備を進めます。

今後の方向性

平成26年度に策定した「世田谷区自転車ネットワーク計画」に基づき、計画的に自転車通行空間整備を進めます。また、ユニバーサルデザインの視点等も踏まえ、効果的・効率的な整備手法の検討を進め、「世田谷区自転車ネットワーク計画」の改定を目指します。さらに、各道路管理者に自転車通行空間整備の働きかけを行います。

今後の取組み

- 「世田谷区自転車ネットワーク計画」に基づく自転車通行空間整備の推進
 - ・「世田谷区自転車ネットワーク計画」に基づき、全路線の早期完了を目指し、計画的に車道左端の通行を誘導する自転車通行空間整備を推進します。
 - ・令和6年度までに整備を予定している優先整備路線を計画的に整備します。
 - ・利用環境・ルール検討路線については、路線ごとの交通状況等を考慮し、交通管理者等の関係機関や地域住民と連携しながら、具体的な対策を検討・実施します。
- 効果的・効率的な整備手法の検討
 - ・駅周辺やスーパーマーケット周辺、交差点等自転車や歩行者が多い路線・箇所における路面表示の工夫や、車道の街渠のスリム化による「走りやすさ」の向上を図る等、自転車が安全・快適に自転車通行空間を走行できるよう、整備手法について検討を進めます。
 - ・優先整備路線のなかでもより整備効果の高い路線や箇所を選定するとともに、自転車走行位置表示（ナビマーク）を現場状況にあわせて適切な位置に設置する等、効果的な自転車通行空間整備手法の検討を進めます。
- 「世田谷区自転車ネットワーク計画」の改定
 - ・計画策定後10年となる令和6年度末を目途に、計画や整備効果などについて検証を行い、「世田谷区自転車ネットワーク計画」の改定を行います。併せて令和7年度以降の優先整備路線を選定します。
- 各道路管理者に自転車通行空間整備の働きかけ
 - ・自転車ネットワーク形成のため、国や東京都と情報共有しながら整備を働きかけていきます。

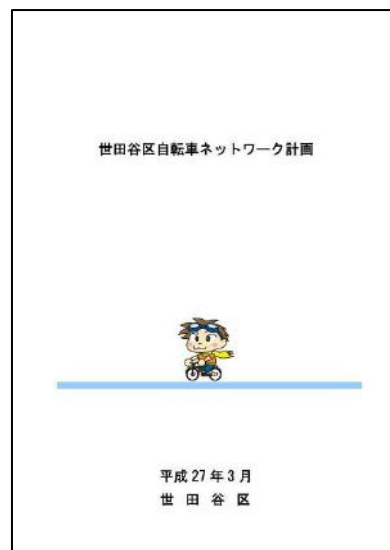


図 79 世田谷区自転車ネットワーク計画（表紙）

○適切な維持管理

- ・日頃より道路パトロール等を実施して、安全・快適に自転車通行空間を走行できるよう道路の適切な維持管理に努めます。



図 80 世田谷区自転車ネットワーク計画図、優先整備路線図（再掲）

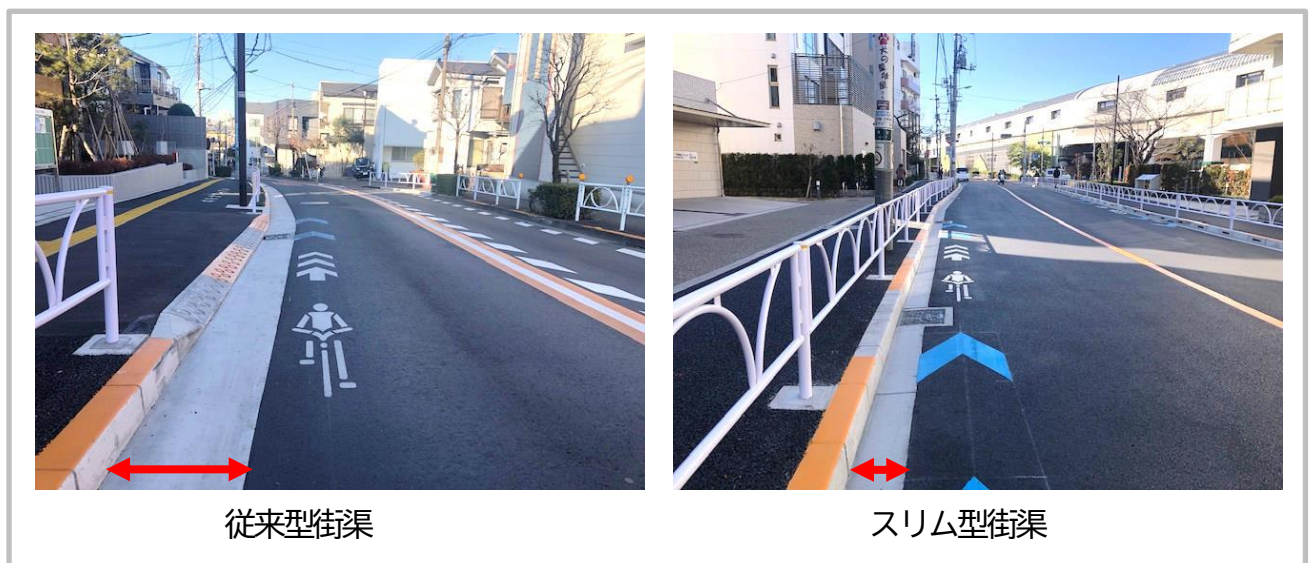


図 81 従来型街渠とスリム型街渠の例（城山通り）

2-1-2. 施策7 自転車通行空間の利用促進

目的

自転車通行空間の整備に加え、自転車通行空間の周知等を進め、その利用を促進することにより、自転車の車道通行を誘導するとともに、鉄道駅や大規模商業施設等へアクセスする自転車とそこを通過する自転車の交錯の回避、歩道通行時の歩行者への配慮等、自転車・歩行者・自動車の道路上における相互の安全・安心と円滑な通行を目指します。

今後の方向性

自転車通行空間に関する情報のPRを図るとともに、実際に整備された通行空間の体験を通じて、(特に高速で通行する)自転車の車道通行への誘導、歩道通行時の歩行者への配慮等を進め、ユニバーサルデザインの視点等も踏まえながら、自転車・歩行者・自動車の相互の安全・安心と円滑な通行を目指します。

今後の取組み

○自転車通行空間の周知・利用啓発

- ・自転車通行空間の整備箇所、役割と効果、利用の仕方等について、区ホームページの活用や街頭キャンペーンや案内板の設置等を通じて周知・啓発を図ります。

○路上駐車防止による自転車通行空間の確保

- ・整備した自転車通行空間の機能を確保するため、交通管理者に対して整備区間の路上駐車対策の徹底を要望・依頼します。

○(仮)自転車通行空間体験ツアーの実施

- ・車道上に整備された自転車通行空間等において、これまであまり自転車で車道通行したことのない区民向けに、ガイド付きのツアーを実施し、自転車通行空間の適切な利用を広めます。

○高齢者向け電動アシスト自転車乗り方教室等による啓発の実施

- ・通常の自転車とは利用のコツや注意点の異なる電動アシスト自転車について、特に高齢者の利用が拡大しているため、利用のコツや注意点を、体験を通じて学べる乗り方教室等により啓発を行います。あわせて自転車通行空間の利用についても説明していきます。

○「自転車散歩」のPRによる促進

- ・通勤通学や買い物の移動の際に、身近な地域の魅力を再発見する「自転車散歩」のPR・促進を図り、これを通じて周囲の景色を楽しむ余裕、歩行者への配慮等を高めることを目指します。あわせて見どころガイドやコース紹介の充実を図ります。



図 82 自転車散歩のススメ（区のお知らせ 令和2年10月15日号より抜粋）（再掲）

2-2. 個別方針4 まちづくりと連携した取組みの推進

2-2-1. 施策8 まちづくりと連携した取組みの推進

目的

歩行者・自転車・自動車が安全に共生する「自転車が円滑に走るまち」は、自転車通行空間等のハード整備だけでは達成できません。歩行者・自転車利用者・自動車運転者が、それぞれ交通ルール・マナーを守り、ユニバーサルデザインの視点等も踏まえ、互いに配慮しあうことが必要となります。そのための仕組みや決まりを、地域に根差したまちづくりと連携して整備します。

今後の方向性

「世田谷区自転車ネットワーク計画」(平成27年3月)では「駅前商店街通り等車道を通行する歩行者が著しく多い路線では、自転車通行空間の整備と歩行者の安全確保の両立が困難」であり、「今後対策の検討が必要」と位置付けています。このような路線について、地域のまちづくりと連携しながら検討・対応を進めます。

今後の取組み

○商店街での自転車利用ルールづくり

- ・歩車道が分離されておらず、買い物客が徒歩・自転車とも多い、あるいは夕方に買い物客の混雑と駅から自宅へ向かう通勤・通学の自転車が交錯している等、交通安全上の課題が生じた際は、商店街をはじめ地域と連携して、その商店街通りに適した歩行者・自転車の通行ルール(ローカル・ルール)づくり、街頭キャンペーンによる歩行者・自転車への呼びかけやちらし配布による周知等の対応を進めます。

○「(仮)自転車押し歩き推奨区間」の設定

- ・歩車道が分離されていない細い道路が入り組み、買い物客や観光客で混雑している姿が、そのまちの魅力(回遊性)であるようなまち、障害者施設等の周辺の狭い歩道や路側帯、駅前広場の一部等について、「お互い様(譲り合い)」の精神に基づき、自転車を降りて押し歩きをお願いする区間「(仮)自転車押し歩き推奨区間」を設定し、自転車ネットワーク計画における歩行者と自転車の動線の分離により、安全の確保を図ります。

○「ゾーン30」の実施をきっかけとした地域主体の交通安全活動

- ・「ゾーン30」は自動車を対象として警察署が実施する面的な速度規制(時速30km)です。小学校、幼稚園、保育園等の周辺で実施されることが多いため、地域が自ら交通安全について考え、活動するきっかけとなり、また、こうした活動により規制の効果も高まります。
- ・区では地域要望による「ゾーン30」実施を支援するとともに、これをきっかけとした地域主体の交通安全活動と連携し、歩行者・自転車・自動車の安全・安心な共存を目指します。

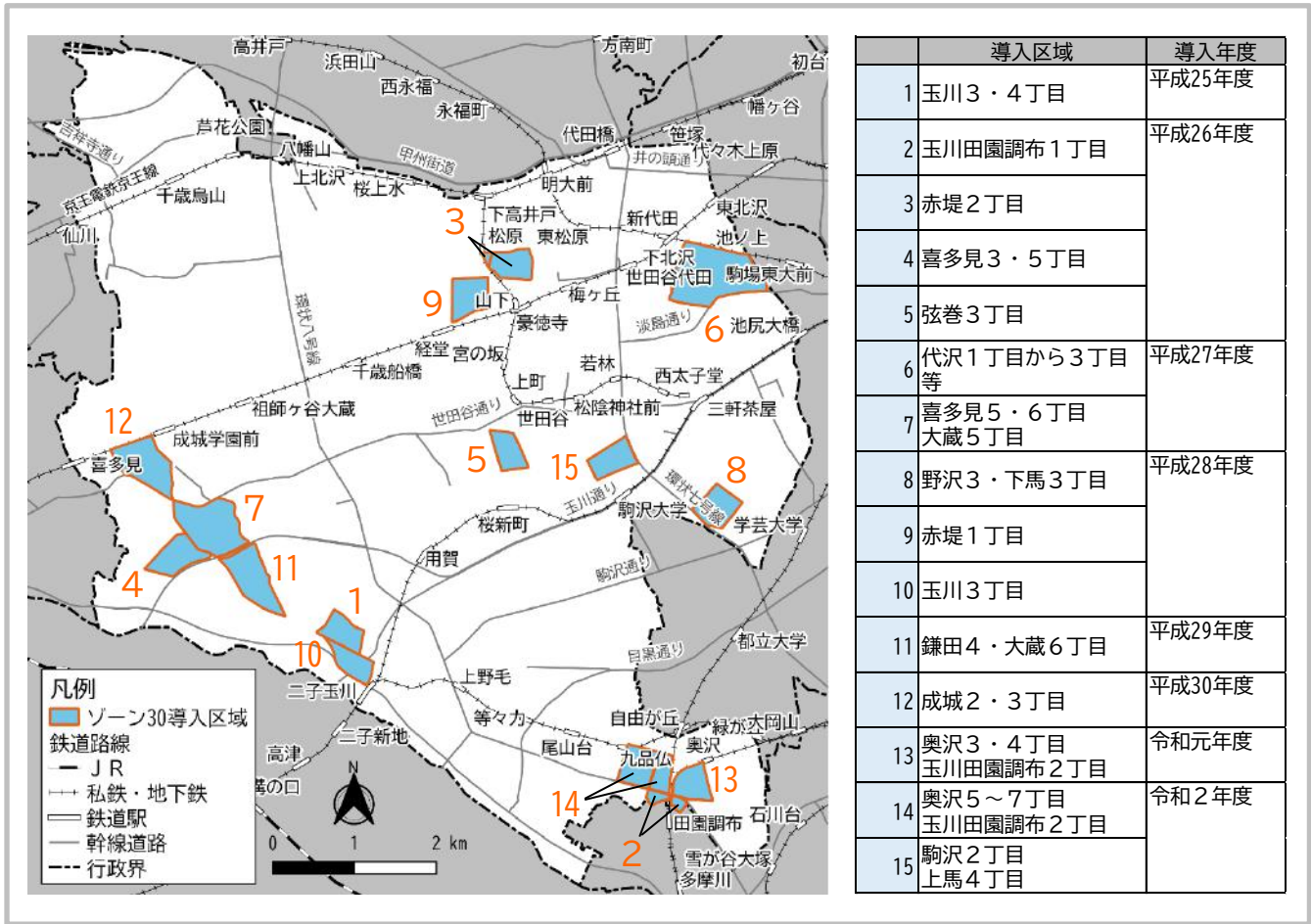


図 83 世田谷区内ゾーン30 導入区域



図 84 ゾーン30 対策イメージ

資料：警視庁ホームページ

3. 基本方針3 自転車がスマートに駐まるまち（適正な自転車利用の推進）

3-1. 個別方針5 地域のニーズに応じた自転車駐輪環境の整備

3-1-1. 施策9 既存駐輪場の利用促進

目的

地域ニーズに対応した大型自転車への対応等、時代の変化に合わせて既存駐輪場の質を向上させ、より利用しやすい施設とすることで利用の促進を図ります。

今後の方向性

新たに駐輪場整備のための用地を確保できる場合は限られているため、既存駐輪場の利用促進について、これまでの長時間駐輪を中心とした対応からの転換を図り、買い物等の短時間駐輪について、スペースの確保、回転率の向上等、適切に対応するとともに、ユニバーサルデザインの視点等も踏まえた大型自転車への対応等を図ります。また、駐輪場の運営管理を行っている指定管理者^{※15}が持つノウハウを活かしながら、時間帯ごとの需要に応じた柔軟な運用、駐輪場の設備の改善、利用料金の適正化等により、サービスの質と利用利便性の向上を進めます。

今後の取組み

○長時間駐輪中心の対応から買い物等の短時間駐輪も考慮した対応への移行

- ・短時間駐輪に対応した利用枠（駐輪エリア・時間・料金等）を適切に設定します。
- ・月ぎめ、日ぎめの利用枠を状況に応じて柔軟に運用します。

○大型自転車への対応等、駐輪場の設備の改善

- ・電動アシスト自転車の増加に対応した設備改善を進めます。
- ・子育て自転車、三輪車等、多様なニーズに対応した設備の改善を進めます。
- ・設備等の老朽化に対応した計画的・効率的な改修・修繕を進めます。

○駐輪設備のICT化

- ・料金支払い等をキャッシュレス化できる電磁ラックの導入等を推進します。
- ・電磁ラックの導入等により利用状況を把握し、空いている駐輪場や区画への誘導、満車等の情報提供をホームページ上でリアルタイムに行う等、ICT化の状況を踏まえて利便性の向上について検討を行います。

○駐輪場の案内の充実

- ・案内看板の設置、駐輪場マップの配布、区ホームページへの一覧表の掲載等に加え、様々な方法で案内の充実を図ります。

※15 指定管理者：指定管理者制度において、公の施設の管理に関する権限を指定管理者に包括的に委任し、管理を行わせるものである。多様化する住民ニーズに、より効果的、効率的に対応するため、指定管理者に委任することで、公の施設の管理に民間の能力を活用しつつ、住民のサービス向上を図るものである。

○利用料金の適正化

- ・利用率の低い駐輪場の料金の見直し、駅からの距離や方角に応じた料金の設定等、利用実態に合わせた利用料金の適正化を図ります。



大型自転車に対応していない駐輪場（下北沢自転車等駐車場）



大型自転車専用スペースの設置（桜新町自転車等駐車場）

図 85 大型自転車の駐輪への対応や駐輪場の設備改善の例



図 86 駐輪場の満空表示（下北沢東自転車等駐車場）

3-1-2. 施策10 利用実態を踏まえた新たな駐輪場の整備

目的

駅周辺における自転車等利用者のアクセス性や利便性を向上させ、放置自転車を防止するため、利用しやすい駐輪場の確保を図ります。

今後の方向性

駐輪場の整備台数に対して乗入台数が多い駅、放置自転車の撤去台数が多い駅等、自転車等の駐輪環境に課題がある駅については、放置自転車の状況や駐輪需要等の利用実態等を踏まえ、利用しやすい駐輪場の確保を図ります。

また、自転車利用者が鉄道に乗り継ぎやすくなるよう、連続立体交差事業の進捗等にあわせ、鉄道事業者に対して駐輪場設置について協力を要請する等、鉄道事業者との連携による整備を進めます。

なお、新たな駐輪場整備にあたっては、将来の維持管理費やメンテナンス性などについても考慮し、長期にわたって安定的に持続できるサービスの提供を目指します。

今後の取組み

○駅周辺における駐輪場の整備・充実

- ・放置自転車の撤去台数の多い千歳烏山駅、三軒茶屋駅、下北沢駅をはじめ、自転車の駐輪環境に課題がある駅については、コロナ禍の影響による利用実態や駐輪需要を踏まえ、新たな整備台数の確保を図ります。また、連続立体交差事業や駅前広場整備事業が行われている等、駅ごとの特色や課題があるため、まちづくりの現状やルールも踏まえながら、効果的な駐輪場整備を検討します。
- ・駅から遠い駐輪場や駐輪場の上層階では利用率が低い等の傾向があることから、新たな整備を行う際は、駅勢圏の広がりや自転車利用者の動線等の利用実態を踏まえた駐輪場配置やスペース配分を検討するとともに、設備のICT化や料金体系の検討を行う等、利用しやすい駐輪場の整備を進めます。
- ・用地の確保が難しい駅周辺においては、既存駐輪場の有効活用、駅周辺の未利用地や歩道空間の活用、駅前広場等地下空間の活用等による駐輪スペースの確保を検討します。
- ・駐輪場の整備を優先して進め、自転車等整備台数が充分確保でき、管理上支障がないときは、自動二輪車用の収容スペースの確保を図ります。
- ・新たな設備に導入するICTの活用による、利用率向上策を検討します。



図 87 歩行者用通路下の空間を活用した駐輪場
(下北沢東自転車等駐車場)

○鉄道事業者との連携による駐輪場の整備

- ・鉄道に乗り継ぐ自転車等利用者の利便に供するため、連続立体交差事業の進捗等にあわせ、鉄道事業者に対して駐輪場設置について協力を要請する等、鉄道事業者との連携により駐輪場を整備します。



京王電鉄（下北沢駅）



小田急電鉄（祖師ヶ谷大蔵駅）



東急電鉄（上野毛駅）

図 88 鉄道事業者による駐輪場の整備事例